

# CONVENTION CADRE PETITES VILLES DE DEMAIN

## Pour la commune de Trilport

### ENTRE

- **La Ville de Trilport**, représentée par Monsieur Jean-Michel MORER, Maire,
- **La Communauté d'agglomération du Pays de Meaux**, représentée par Monsieur Franck GOURDY, Vice-Président au Développement économique, à l'attractivité du territoire et au Tourisme

D'une part,

### ET

**L'État**, représenté par Monsieur Nicolas HONORÉ, Sous-Préfet de Seine-et-Marne

## Table des matières

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION CADRE .....</b>	<b>4</b>
<b>ARTICLE 2 – PRESENTATION DU TERRITOIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3 – LES AMBITIONS DU TERRITOIRE .....</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE 4 – LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES .....</b>	<b>15</b>
<b>ARTICLE 5 – LE PLAN D’ACTION .....</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 6 – ENGAGEMENT DES PARTENAIRES .....</b>	<b>18</b>
<b>ARTICLE 7 – GOUVERNANCE DU PROGRAMME PETITES VILLES DE DEMAIN .....</b>	<b>20</b>
<b>ARTICLE 8 - SUIVI ET EVALUATION DU PROGRAMME .....</b>	<b>21</b>
<b>ARTICLE 9 – UTILISATION DES LOGOS .....</b>	<b>21</b>
<b>ARTICLE 10 – ENTREE EN VIGUEUR, DUREE DE LA CONVENTION ET PUBLICITE .....</b>	<b>22</b>
<b>ARTICLE 11 – EVOLUTION ET MISE A JOUR DU PROGRAMME.....</b>	<b>22</b>
<b>ARTICLE 12 - RESILIATION DU PROGRAMME .....</b>	<b>22</b>
<b>ARTICLE 13 – TRAITEMENT DES LITIGES .....</b>	<b>22</b>
<b>SOMMAIRE DES ANNEXES .....</b>	<b>24</b>

## IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

### Préambule

Le gouvernement a souhaité que le programme Petites villes de demain donne aux élus des communes de moins de 20 000 habitants, qui exercent des fonctions de centralités et présentent des signes de fragilité, les moyens de concrétiser leurs projets de territoire pour conforter leur statut de villes dynamiques, respectueuses de l'environnement, où il fait bon vivre.

Cette démarche s'inscrit directement dans le cadre des contrats territoriaux de relance et de transition écologique.

Ce programme constitue une boîte à outils au service des territoires, dans le cadre du plan de relance et de la conduite des grandes transitions économiques, écologiques, numériques, et démographiques.

La nécessité de conforter efficacement et durablement le développement des territoires couverts par le programme Petites villes de demain appelle à une intervention coordonnée de l'ensemble des acteurs impliqués, au-delà de celles de l'Etat et des partenaires financiers du programme.

Au niveau national, plus de 1600 communes françaises entrent dans ce programme. En Seine-et-Marne, afin de répondre aux objectifs de retrouver une attractivité de son territoire, de construire une Opération de Revitalisation des Territoires (ORT) et une centralité au regard des autres collectivités avoisinantes, 15 communes de moins de 20 000 habitants ont ainsi pu bénéficier du dispositif PVD, à savoir : Trilport (Communauté d'agglomération du Pays de Meaux), La Ferté-sous-Jouarre (Communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie), Crécy-la-Chapelle (Communauté d'agglomération Coulommiers Pays de Brie), Rebais (Communauté de communes des Deux Morin), La Ferté-Gaucher (Communauté de communes des Deux Morin), Provins (Communauté de communes du Provinois), Nangis (Communauté de communes de la Brie Nangissienne), Le Chatelet-en-Brie (Communauté de communes Brie des Rivières et Châteaux), Donnemarie-Dontilly (Communauté de communes de la Bassée-Montois), Bray-sur-Seine (Communauté de communes de la Bassée-Montois), Champagne-sur-Seine (Communauté de communes Moret Seine et Loing), Soppes-sur-Loing (Communauté de communes Gâtinais-Val de Loing), Moret-Loing-et-Orvanne (Communauté de communes Moret Seine et Loing), Moissy-Cramayel (Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart), Brie-Comte-Robert (Communauté de communes de l'Orée de la Brie).

La lecture des enjeux des territoires de chaque collectivité lauréate du programme permettra de construire une stratégie de développement sur plusieurs années. C'est en ce sens qu'un réel projet de territoire est à construire afin d'avoir une vision transversale sur les enjeux à mener et la dynamique à impulser.

## Article 1 – Objet de la convention cadre

Le programme Petites villes de demain doit permettre aux petites centralités d'accélérer leur transformation pour répondre à leurs enjeux actuels et futurs, en leur proposant une offre de service « sur-mesure » mobilisable en fonction de leurs besoins. De plus, le programme favorise l'échange d'expérience et le partage de bonnes pratiques entre ses parties prenantes, au service des dynamiques territoriales renforcées par le Plan de relance.

Pour réussir ces grandes transitions, le programme Petites villes de demain est enrichi par la participation des forces vives du territoire que sont les entreprises ou leurs représentants, les associations, les habitants.

La convention cadre pluriannuelle précise les ambitions retenues pour le territoire de Trilport et l'ensemble des moyens d'accompagnement existants au profit de la collectivité locale, des entreprises et populations du territoire.

La convention précise l'ensemble des engagements des différents partenaires pour la période du programme 2023-2026 : État et partenaires financiers du programme (les ministères, l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), la Banque des Territoires, l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), CEREMA, l'Agence de la transition écologique (ADEME), opérateurs, collectivités, secteur privé.

La commune de Trilport a souhaité s'engager dans le programme Petites villes de demain, selon les termes de la convention d'adhésion en date du 29 juin 2021.

Sur la base du projet de territoire, le programme Petites Villes de Demain décline par orientation stratégique, des actions opérationnelles pour conduire sa démarche de transformation à court, moyen et long terme, pour le renforcement des fonctions de centralité au bénéfice de la qualité de vie de ses habitants et des territoires alentours, dans une trajectoire dynamique et engagée dans la transition écologique. Le programme mobilise dans la durée les moyens des partenaires publics et privés.

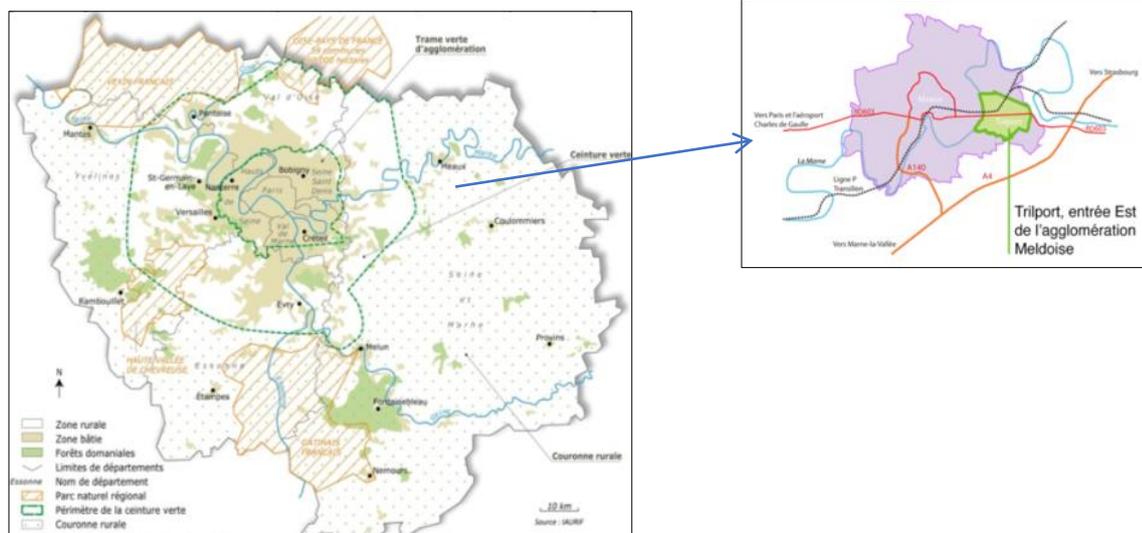
Une Opération de revitalisation du territoire est pré-existante sur le territoire de la CAPM définie dans l'avenant à la convention du programme Action cœur de ville de Meaux valant ORT signée le 04 octobre 2021. Un avenant n°2 à la convention est en cours de signature pour intégrer le secteur d'intervention de Trilport.

## Article 2 – Présentation du territoire

### Géographie

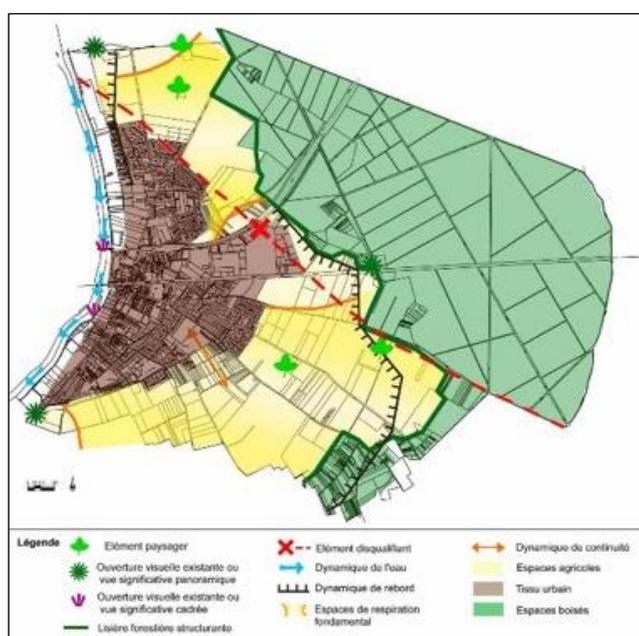
La commune de Trilport se situe dans le département de la Seine-et-Marne, à 5 kilomètres à l'est de Meaux et à 45 kilomètres de Paris.

Elle fait partie de la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux (CAPM), qui rassemble vingt-six communes et un bassin de vie de plus de 110 000 habitants.



Son territoire communal couvre une superficie de 1097 hectares, dont près de 45 % de la superficie en espaces boisés, majoritairement composés de la forêt domaniale de Montceaux, et des bords de Marne. La ville est également entourée d'un écrin de terres agricoles qui occupent 35 % du territoire communal. Ces espaces forment une transition naturelle entre bourg urbain et forêts, et contribuent à la qualité de vie des habitants.

Son territoire est découpé en quatre séquences paysagères successives : la Marne et ses berges, le centre urbain, la plaine agricole, puis les espaces forestiers.



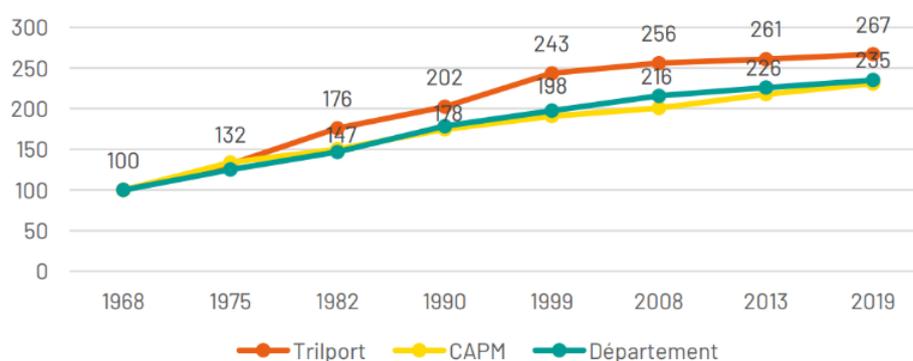
La commune est un nœud de mobilités important du territoire par la présence d'une gare (Transilien ligne P) qui dessert Paris, Château-Thierry et la Ferté-Milon. Elle est aussi traversée par la route départementale 603 qui la relie à l'autoroute A4 en moins de quinze minutes.

## Démographie

Entre 1968 et 2019, la commune de Trilport ainsi que la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux et le département suivent des tendances d'évolution conjointes. Cependant, Trilport connaît une augmentation un peu plus importante à hauteur de 167 % et compte aujourd'hui plus de 5 000 habitants avec un parc de logements constitué de 2 106 logements (Insee 2017).

### Evolution de la population entre 1968 et 2019 sur une Base 100

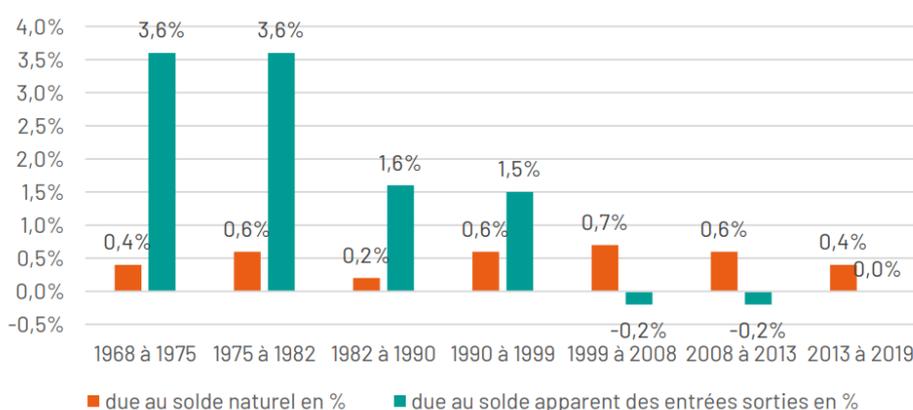
Source : RP INSEE, 2019



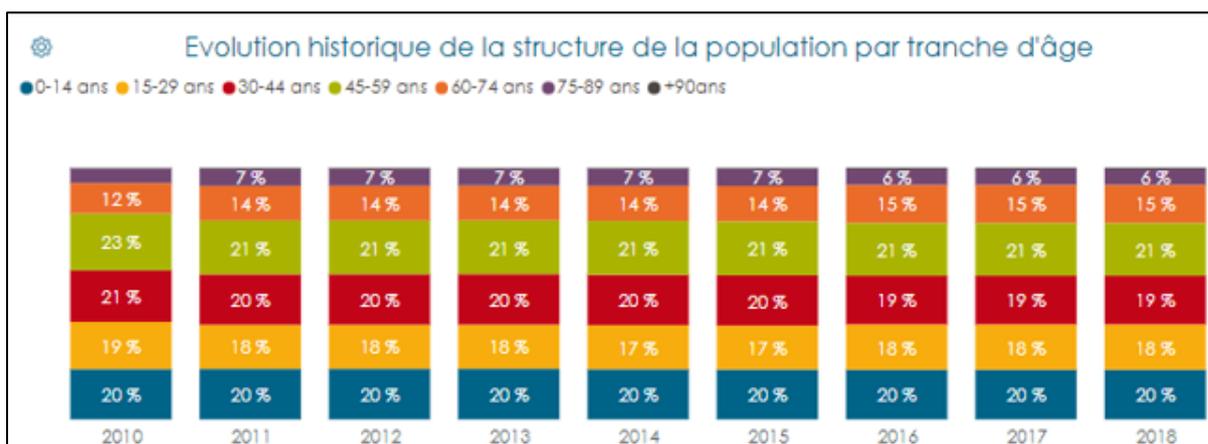
Néanmoins, depuis 1999, la commune observe une évolution démographique stagnante et une perte de vitesse qui s'explique en partie par l'évolution du solde migratoire :

### Variation annuelle moyenne de la population en % entre 1968 et 2019

Source : RP INSEE, 2019



Aujourd'hui, la population se répartit équitablement en cinq catégories d'âge, chacune comptabilisant environ 20 % des habitants :



Source : Portrait de territoire, Espelia

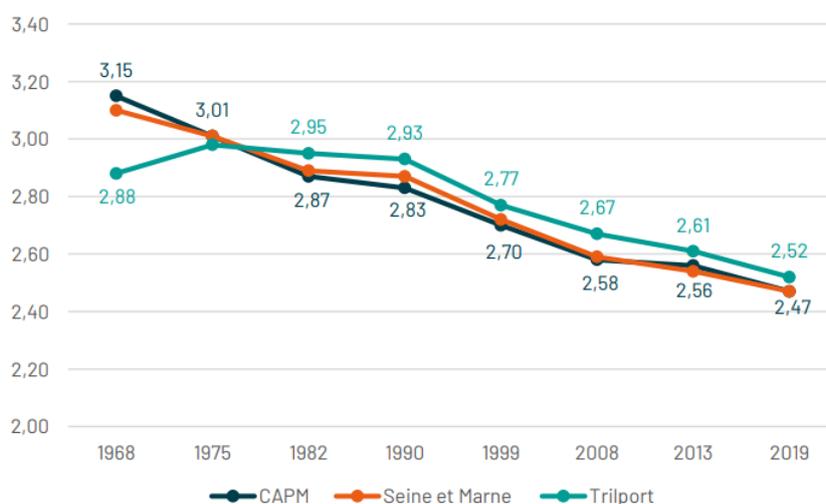
À l'échelle de la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux, elle fait partie d'une des communes les plus âgées, avec plus de 1100 personnes âgées de plus de 60 ans (21%). Cependant, malgré sa part importante de personnes âgées et un processus de vieillissement en cours, la commune se caractérise par une population dite à « dominante jeune ».

Le parc de logement devient inadapté aux nouvelles demandes liées aux évolutions démographiques, telles que le vieillissement de la population. En effet, de plus en plus de seniors vendent leurs pavillons devenus trop grands, mais le parcours résidentiel actuel ne propose que très peu d'alternatives.

La commune de Trilport se caractérise également par un phénomène de desserrement des ménages, passant de 2,67 à 2,52 personnes par ménage entre 2008 et 2019. Trilport demeure une commune avec une prévalence de ménages de type « couple avec enfants » (54% en 2019), mais elle observait en 2019 une diminution de 4,9% de la part des ménages avec famille et une augmentation de 5,7% de la part des ménages seuls.

### Evolution de la taille des ménages depuis 1968

Source : RP INSEE, 2019



Constats	Enjeux
Une population vieillissante avec une augmentation des personnes âgées et une diminution des populations jeunes	Enjeu d'adaptation des logements à la perte de mobilité
Une diminution de la taille des ménages	Enjeu d'adaptation de l'offre de logements face au desserrement des ménages : développement de l'offre de petits logements
Des ménages rencontrant des difficultés économiques qui se trouvent dans le centre-ville	Enjeu d'accompagnement des propriétaires précaires

## Habitat

Jusqu'en 2000, Trilport s'est développé au rythme des lotissements pavillonnaires successifs construits sur les terres agricoles environnantes, suivant le modèle traditionnel de la ville « longue distance ». Confrontés à la loi SRU, les élus décident de stopper ce mode de développement consommateur en espaces naturels ou agricoles et très énergivore tout en répondant aux obligations de la loi. Soucieux de préserver les espaces agricoles et naturels, ils engagent une démarche environnementale volontariste et limitent drastiquement l'étalement urbain afin de préserver les espaces ouverts. Afin de répondre aux objectifs de la loi SRU, la municipalité choisit de « reconstruire la ville sur la ville » pour mener à bien le développement urbain de la commune, de façon qualitative. Ont donc été initiées :

- Des opérations de logements sociaux réalisées en « centre-ville », privilégiant taille humaine, éco construction, accessibilité, solution en stationnement, qualité architecturale du bâti et intégration urbaine.
- Un éco quartier référence, « L'ancre de lune », labellisé au niveau national et régional
- Une veille foncière active (partenariat avec l'EPFIF depuis 2009)

Constats	Enjeux
Logements datant majoritairement entre 1974 et 1991 mais avec une présence de logements plus anciens	Enjeu de précarité énergétique : accompagnement des propriétaires dans la rénovation énergétique et les travaux de réhabilitation
Un taux de vacance qui augmente depuis plusieurs années	Enjeu de réinvestissement des logements vacants : recréer une offre de logements de petite taille à partir de l'existant
Une prédominance de propriétaires résidant dans un tissu d'habitat pavillonnaire	Enjeu d'accompagnement des propriétaires occupants
Une offre de logement social peu adaptée à la demande locale	Enjeu de diversification de l'offre de logements sociaux : mettre à disposition une offre adaptée aux personnes âgées et ménages de petite taille

## Focus L'ancre de Lune

L'éco quartier de L'ancre de lune, labellisé au niveau national et régional est une des réponses du territoire à l'urgence environnementale. La localisation centrale du site, à proximité de la gare, du centre-ville, des commerces et des services ainsi que la place prise par le végétal, la biodiversité, le traitement de l'eau pluviale et le choix des matériaux bio sourcés, en font un projet urbain exceptionnel.

L'ancre de lune est un des premiers éco quartiers au niveau national à s'être engagé notamment en direction des matériaux biosourcés d'origine agricole, faisant de l'économie circulaire et des circuits courts (notamment la filière chanvre locale) une réalité concrète.

La ZAC a été prévue en deux phases, avec la construction de 410 logements à horizon 2026 dont 40 % de logements sociaux. La phase 1 vient de s'achever.

## Focus sur les projets de constructions récents ou en cours

L'augmentation de population à venir est planifiée, du fait des permis de construire accordés et opérations en cours de montage avec les différents bailleurs actifs sur la ville : FSM, Foyer Rémois et I3F.

Promoteur / Bailleur	Nature du projet	Nombre de logements concernés	Typologie des logements	Date de livraison
Foyers Rémois	Logements sociaux	45	T2 : 16, T3 : 15, T4 : 14	2022
Foyers Rémois	Logements sociaux	15	T2 : 7, T3 : 14, T4 : 2	2024
Coop Access	Logements à accession sociale	40	T2 : 21, T3 : 14, T4 : 5	2023/2024
Foyers Rémois	Logements sociaux	53	T1 : 2, T2 : 23, T3 : 20, T4 : 8	2023/2024
Immobilière 3F	Logements sociaux	34	T1 : 2, T2 : 11, T3 : 12, T4 : 9	2023/2024
Foyers de Seine et Marne	Logements sociaux	16 + 1 commerce	T1 : 5, T2 : 5, T3 : 3, T4 : 3	2023/2024
SAS les Jonquilles Foyers de Seine et Marne	14 lots à bâtir dont 1 collectif			2023/2024
COGEDIM	Lotissement de 52 logements (VEFA)	25 maisons (de 4 ou 5 pièces), 27 collectifs dont 19 log sociaux (du T2 au T4 répartis dans 3 bâtiments intermédiaires)	T2 : 12, T3 : 6, T4 : 24, T5 : 10	Permis de construire en cours d'instruction
Foyers de Seine et Marne	Logements sociaux	11	T2 : 5, T3 : 6	2023/2024

D'autres projets de constructions sont à venir, mais les permis de construire n'ont pas encore été déposés (ex : logements sociaux, maison médicale, béguinage...).

## Développement économique et commercial

Le centre-ville de Trilport est situé à moins de 5 minutes en voiture d'une zone commerciale regroupant plusieurs locomotives alimentaires situées sur la D603 en entrée de ville est de Meaux.

À côté de cette offre, l'environnement concurrentiel à 15 minutes en voiture (hors Meaux) est relativement peu dense.

La commune de Trilport compte 40 commerces, correspondant aux moyennes observées sur les villes franciliennes de taille comparable. Son armature commerciale s'organise de la manière suivante :

- 70% de l'offre sur le centre-ville de Trilport
- 23% de l'offre de manière diffuse le long de la département D603
- 7% en dehors de ces deux secteurs



Les deux catégories d'activités les plus représentées à l'échelle de la ville sont les activités d'hygiène / santé / beauté (20% de l'offre) et les activités de services (18% de l'offre). Les commerces fonctionnent, mais la problématique de stationnement se révèle être un frein.

La vacance commerciale y est relativement faible. On dénombre 4 cellules vacantes (dont 2 en travaux) à l'échelle de la ville ce qui porte le taux de vacance à 10% soit un taux en dessous des moyennes observées (autour de 12%).

La commune se caractérise par une faible représentation de l'offre alimentaire (12% de l'offre) qui est par ailleurs peu diversifiée.

Trilport abrite de nombreuses entreprises, une zone commerciale et deux zones d'activités qui privilégient l'activité économique artisanale et industrielle, notamment le site Kleber, située au 67 avenue de Verdun, à proximité de deux usines importantes de l'agglomération : Recticel et Proseat (classées Sevezo-seuil bas).

Dans le cadre du dispositif Petites villes de demain, un manager de commerces a été recruté en septembre 2021 afin de redynamiser les commerces du centre-ville. De nombreuses actions ont été mises en place telles que la solution e-commerce, le développement de l'application mobile de la ville de Trilport, des campagnes photographiques pour mettre en lumière les commerçants...

La commune prévoit d'acquérir un local afin d'y développer le concept d'une boutique éphémère. L'objectif sera d'aménager le local afin de permettre la plus grande polyvalence des futures activités : soutenir les producteurs locaux, accompagner le développement de certains projets, contribuer à la dynamique commerciale du centre-ville en donnant la possibilité à certaines productions de trouver de nouveaux débouchés.

Constats	Enjeux
Une fonction de proximité qui pourrait être renforcée (un socle existant mais peu de diversité notamment sur la partie alimentaire)	Privilégier l'implantation d'activités alimentaires et d'une offre de restauration traditionnelle
Un manque de lieux de convivialité pour se retrouver (surreprésentation de la restauration rapide)	
Un fonctionnement qui favorise aujourd'hui la voiture au détriment de l'utilisateur piéton (axe routier très passant, peu de végétalisation...)	Enjeu d'amélioration du confort d'usage
Présence de locaux vacants	Opportunité pour faire évoluer l'offre de commerces



## Déplacements

Trilport dispose d'une gare SNCF donnant accès à Paris en moins de 40 minutes (Ligne Paris-Est/Châlons-en-Champagne et Ligne Paris-Est/La Ferté-Milon), ainsi que de plusieurs liaisons en bus (Ligne 2 : Meaux/Trilport/Germigny, Ligne 20 : Armentières Montceaux-lès-Meaux/Fublaines/Trilport/Meaux).

La commune est traversée par la départementale D603 qui génère beaucoup de trafic aux heures d'affluences.

La Communauté d'agglomération du Pays de Meaux développe un projet de pôle gare à Trilport avec une desserte bus au Nord et au Sud de la voie ferrée. Le site existant présente deux parkings au Nord et au Sud de la voie ferrée qui seront réaménagés et dont les accès vont évoluer avec le projet de pôle gare.

Le secteur prévoit également un développement urbain à l'Est de la rue Saint-Fiacre avec la réalisation de l'écoquartier « L'ancre de lune » et le développement des liaisons douces.

Une étude de mobilité sur la ZAC multisites a été réalisée en 2013. Les enjeux sont les suivants :

- Maitriser le stationnement
- Favoriser les modes doux de déplacement
- Adapter l'offre et l'accès en transports en commun
- Aménager des espaces de circulation piétonne confortables
- Limiter l'emprise de la voiture et ses nuisances

À l'échelle du territoire communal, les enjeux sont l'amélioration du maillage doux et l'encadrement des pratiques de stationnement.

## Équipements

La commune bénéficie d'un service de santé comprenant un cabinet médical composé de 6 médecins généralistes, un podologue et des infirmières ; ainsi qu'un ostéopathe, un opticien et deux pharmacies. Certains médecins se trouvent en fin de carrière, et la commune voit naître une inquiétude de la part des habitants concernant l'offre médicale à Trilport. Un projet de création d'un nouveau pôle médical est en cours de réflexion.

Trilport dispose également de plusieurs équipements de services publics tels que la villa Bia (qui accueille le CCAS et le relais petite enfance), le bureau de poste, le commissariat de police ainsi qu'une conseillère numérique France Services.

La commune dispose d'une école maternelle, d'une école primaire et d'une école élémentaire, ainsi qu'un collège.

Concernant les équipements sportifs, la commune est dotée d'un complexe sportif (entouré de deux terrains de football, d'un boulodrome et de terrains de tennis), comprenant un dojo, une salle de gymnastique et une salle multisports. Un centre nautique a également été aménagé afin d'accueillir le club d'aviron de Trilport et la section kayak du collège.

A proximité de l'hôtel de ville se trouvent la salle de danse où se tiennent les cours de danse, de théâtre et de comédie musicale ; ainsi que la salle de musique qui accueille les cours de l'Harmonie du Pays de Meaux.

Enfin, une salle des fêtes ainsi qu'un mini-club sont accessibles à la location. Les associations et l'action jeunesse y accèdent pour réaliser leurs activités et animations.

## Article 3 – Les ambitions du territoire

La ville de Trilport est au cœur d'enjeux complexes, de par ses singularités, sa dimension résolument urbaine, l'autre naturellement rurale et la richesse de son patrimoine naturel. Autant de défis multiples et de fragilités à relever, surtout dans les prochaines années de par le développement de la ville dû à son attractivité et les conséquences du réchauffement climatique sur les écosystèmes naturels.

Si le projet de territoire porté par les élus respecte les impératifs de la loi SRU, il privilégie cependant :

- Une orientation résolument environnementale : limitation de l'empreinte carbone de la ville et des émissions de G.E.S, protection du patrimoine naturel et agricole environnant, diffusion de la nature en ville, sobriété énergétique et foncière ;
- Les dynamiques et solidarités territoriales. Les élus, pour bâtir une ville à dimension humaine, font du lien social, des proximités et de l'intensité urbaine, des priorités destinées à favoriser l'épanouissement de tous les habitants.

### Faire émerger une ville durable, résiliente, solidaire :

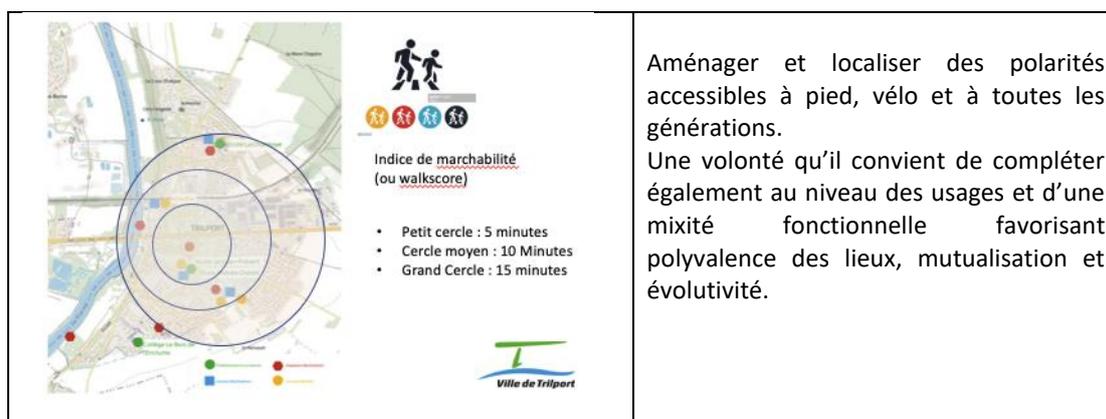
Vouloir construire une ville sobre, à l'empreinte carbone limitée nécessite d'activer plusieurs leviers, sur l'urbanisme et l'habitat, les mobilités et la présence de la nature en ville.

L'éco quartier de L'ancre de Lune illustre cette volonté politique, tant cette opération contribue à développer la ville tout en protégeant les espaces ouverts. Sa localisation renforce également la sobriété de la ville (foncier, mobilités, cycle de l'eau) et les priorités définies accompagnent le développement des matériaux de construction biosourcés notamment d'origine agricole.

### Construire la ville sur la ville :

Le partenariat noué depuis 2009 avec l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France a ouvert de nouvelles perspectives de développement sur des secteurs de la commune en mutation urbaine, notamment en centre-ville. Pendant toutes ces années, le travail de fond initié par la ville a permis de nouer des partenariats avec différents opérateurs et bailleurs partageant les objectifs du projet de territoire pour une ville plus sobre désirant limiter son impact carbone.

Une des activités urbaines fortement productrice en émission de GES, outre l'habitat est bien le déplacement. La volonté de rapprocher l'habitat à une infrastructure majeure comme l'est la gare de Trilport constitue un axe fort du projet de territoire, complété par le projet politique d'aménager une ville des proximités, d'une ville « du quart d'heure ».



Que ce soit dans la localisation des équipements publics et l'animation de la ville, l'objectif est de renforcer les aménités de la ville et ses polarités afin d'inciter les habitants à privilégier les mobilités douces, dont notamment la pratique de la marche.

## Diffuser la nature et la biodiversité dans la ville

Poursuivre la végétalisation de la ville, le zéro phyto, sensibiliser les habitants à l'environnement, diffuser la nature en ville, soutenir apiculture, biodiversité, circuits alimentaires courts et agriculture plus durable, travailler à une connexion plus harmonieuse avec des espaces naturels aussi remarquables et exceptionnels que le massif forestier et les bords de Marne, sont des points forts du projet de territoire. Dans ce cadre, les élus envisagent :

- La création d'un espace dédié à la biodiversité accueillant les associations liées à l'environnement (pêcheurs, AMAP, jardins familiaux ...) et animations organisées auprès des scolaires ou des habitants ;
- Le développement de nouveaux jardins familiaux ;
- La création d'un magasin éphémère facilitant la promotion d'une alimentation plus durable et des filières courtes locales ;
- L'aménagement de deux parcs urbains, de détente « nature », un au cœur de l'écoquartier et l'autre au sud à proximité du collège.

## Trilport, une ville connectée au territoire :

Du fait de la qualité et de la proximité d'un patrimoine naturel exceptionnel, de la présence de la gare, Trilport constitue un véritable atout pour l'attractivité de l'agglomération et un élément clé de la stratégie du Pays de Meaux dans le développement du tourisme vert, du fait de la présence de patrimoines naturels remarquables :

- Forestier : sentiers et itinéraires de randonnée, trail, footing, balades, pratique du VTT
- Fluvial par la pratique de sports nature ou de détente (pêche, aviron, canoë kayak ...) ou au développement d'un tourisme responsable, les élus s'opposant au développement de pratiques de loisir non respectueuses de l'environnement (jet skis, bateaux à moteur), tant pour protéger la faune et la flore aquatique, la tranquillité des riverains (pollution sonore) que les berges des bords de Marne.

## Développer un habitat digne et adapté à tous :

La lutte contre les marchands de sommeil et l'habitat indigne est une priorité pour l'équipe municipale. Le dispositif des Petites villes de demain, avec le soutien de l'ANAH, a amené la commune à lancer une étude pré-opérationnelle d'Opération programmée d'amélioration de l'habitat qui a affirmé la pertinence de la mise en place d'une OPAH sur la commune de Trilport.

La ville de Trilport bénéficie actuellement de l'OPAH mise en place à l'échelle de la Communauté d'agglomération du Pays de Meaux, qui devrait faire l'objet d'une prorogation jusqu'à septembre 2024. À la fin de cette OPAH, l'intercommunalité lancera une nouvelle étude afin de démarrer un nouveau dispositif opérationnel de l'Anah sur le territoire intercommunal. Trilport pourra donc bénéficier de ce nouveau dispositif opérationnel.

L'élaboration du prochain Plan Local de l'Habitat Intercommunal facilitera également la mise en place concrète de nouvelles actions, en direction notamment du parc privé.

Aussi, une convention de partenariat entre la commune de Trilport et Enedis sera signée afin de mettre en place des outils et actions pour lutter contre la précarité énergétique. Enedis mettra à disposition des données statistiques afin de compléter le diagnostic sur la précarité du territoire communal ainsi que des fiches informatives pour répondre aux questions les plus courantes sur les démarches ou sujets liés aux missions du distributeur d'électricité Enedis.

Deux projets emblématiques de l'éco quartier L'ancre de Lune, actuellement en montage, vont permettre de compléter le parcours résidentiel de Trilport, notamment auprès de publics spécifiques :

- Une résidence seniors, sous la forme d'un « béguinage », comprenant 15-20 logements sociaux individuels et des locaux d'animations communs ;
- Une résidence jeunes travailleurs, un projet développé depuis plus de 10 ans avec Relais Jeunes 77, dont 10% de l'offre sera à destination de familles monoparentales.

## Reconquérir le centre-ville :

Depuis une quinzaine d'années, en complément du travail sur l'éco quartier L'ancrage de lune, la ville a initié une reconquête progressive du centre-ville destinée à combattre les marchands de sommeil et à agir contre l'habitat indigne. Ces efforts se sont limités cependant à quelques opérations de construction de logements sociaux en centre-ville.

Les élus pour ce faire ont actionné plusieurs leviers : un PLU permettant de définir des secteurs prioritaires, une veille quotidienne sur les DIA en partenariat avec les bailleurs sociaux fléchés par la ville et l'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France, une veille active permettant une meilleure maîtrise du foncier. La convention avec l'Établissement public foncier d'Ile-de-France (2009) a marqué une étape déterminante dans cette stratégie.

La ville travaille actuellement à certains projets dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle désirent aller plus loin pour réguler l'offre résidentielle, neutraliser l'activité des marchands de sommeil et accompagner l'amélioration de l'habitat privé en centre-ville, que ce soit en terme d'isolation et de performances énergétiques, d'accessibilité ou plus simplement en amélioration du confort résidentiel. Les élus travaillent à la mise en place de mesures comme le permis de diviser et de louer, nécessitant une mobilisation au niveau de l'agglomération.

Il s'agit également de renforcer son attractivité, en faisant de Trilport une ville des proximités épanouie et animée en mettant en place des services leur simplifiant la vie au quotidien, notamment autour de trois axes:

- Développer le commerce de proximité, en situation de fragilité, comme dans beaucoup de petites villes, notamment après la crise sanitaire. Il est important de compléter l'offre actuelle, de la diversifier, d'accompagner et de susciter une véritable dynamique commerciale en aménageant de nouveaux locaux, de réfléchir à de nouveaux formats tenant compte de l'évolution des usages et de la société et incitant à consommer local.
- Renforcer les services de la mairie, en proposant des services agiles et utiles pour toutes les générations : formalités administratives, proximité ...
- Consolider le réseau de santé : autour de la maison médicale pluridisciplinaire et des deux pharmacies présentes. Certaines expérimentations pourraient se révéler porteuse de synergie et d'efficacité en travaillant sur les complémentarités.

## Faire société :

Bâtir une ville à dimension humaine exige de travailler sur le renforcement du lien social. Agir pour « Faire société » dans des territoires « en transition » comme le nôtre facilite l'intégration des nouveaux habitants, permet de créer les conditions d'une cohésion sociale épanouie qui doit être au cœur des solidarités et dynamiques urbaines. Encore faut-il animer et faire vivre un projet collectif commun et partagé et développer des infrastructures et des lieux de « diffusion sociale » le permettant.

C'est pourquoi les élus ont fait du développement des mixités qu'elles soient fonctionnelles, sociales ou multigénérationnelles un enjeu majeur. Les nouveaux habitants auront certes besoin de services, d'équipements publics ou d'infrastructures pour vivre au quotidien mais également de cohésion pour s'épanouir. Il faut « faire société ». Dans ce cadre elle a initiée une politique ambitieuse en faveur de l'inclusion numérique et de la maîtrise des usages en ce domaine.

La ville a engagé, malgré un contexte financier contraint, un programme ambitieux de réalisation et de rénovation des équipements publics privilégiant les réponses durables (Haute Qualité Environnementale, polyvalence et mutualisation des espaces, matériaux bio sourcés, isolation, production d'énergie alternatives...) et mis en place de nouveaux services à la population à destination de la Petite Enfance et de la Jeunesse en partenariat avec la CAF et des seniors de la commune. Parmi les réalisations : la rénovation et l'agrandissement de l'ensemble des structures scolaires et péri scolaires de la ville (il ne reste plus que la construction du restaurant scolaire des écoles Prévert et Chédid), la transformation du complexe sportif en un véritable poumon vert ouvert à toutes les générations et à toutes les pratiques sportives, l'aménagement du centre nautique et de jardins familiaux mis à la disposition des familles (plus d'une trentaine de parcelles ont ainsi pu être aménagées).

Une collectivité se doit d'ouvrir des perspectives, d'élargir le champ des possibles en favorisant la dynamique sociale. Le soutien à la vie associative locale y contribue. Nouer et dynamiser les liens sociaux -pour et entre-chaque génération est un élément clé de la cohésion d'une ville et de l'épanouissement de ses habitants. C'est pour cela que compléter l'offre en équipements publics « fédérateurs » est indispensable. Ils sont autant de lieux de vie, de rencontres, d'épanouissement et d'échanges entre les trilportais de toutes générations et favorisent la dynamique sociale en permettant de produire du commun et du partagé. Deux sites sont fléchés :

- La villa Bia afin de développer une Maison des familles dont le concept est d'abriter dans un lieu unique et adapté, l'ensemble des services relatifs au lien social pour tous les âges de la vie ;
- La friche industrielle Nugue, élément important du patrimoine architectural, industriel et historique de la ville avec la volonté d'y accueillir des activités liées au lien social, aux médiations numériques et culturelles, autour notamment mais pas exclusivement, d'un tiers lieu.

## Article 4 – Les orientations stratégiques

La présente convention fixe les orientations stratégiques suivantes :

- *Orientation 1 : Développer une offre attractive de l'habitat en centre-ville, digne et adapté à tous*
  - **Adapter le parc de logements** qui devient inadapté du fait des évolutions démographiques. Il s'agit de compléter le parcours résidentiel de la ville en diversifiant l'offre de logements notamment à destination des jeunes et des seniors (**fiche action n°1 et n°2**).
  - **Opération programmée d'amélioration de l'habitat (fiche action n°3)**.
- *Orientation 2 : Favoriser un développement économique commercial équilibré*
  - **Renforcer l'attractivité commerciale** du centre-ville en diversifiant l'offre de commerces (**fiche action n°4**)
- *Orientation 3 : Faire de Trilport une ville des proximités et développer la mobilité et les connexions*
  - **Développer un véritable pôle gare multimodal**. La gare de Trilport est une infrastructure clé du réseau SNCF qui connaît une fréquentation en augmentation constante (**fiche action n°5**)
- *Orientation 4 : Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine*
  - **Créer de nouvelles aménités** en développant la nature en cœur de ville (**fiche action n°6**)
- *Orientation 5 : Fournir l'accès aux équipements et services publics*
  - **Compléter l'offre en équipements et infrastructures publics** pour dynamiser les liens sociaux pour et entre chaque génération (**fiche action n°7, n°8 et n°9**)
  - **Consolider le réseau de santé et maintenir l'accès aux soins** pour les habitants en proposant une nouvelle offre médicale (plusieurs professionnels de santé prévoyant leur départ en retraite prochainement) (**fiche action n°10**).

## Article 5 – Le plan d’action

Le plan d’action est la traduction opérationnelle du projet de territoire qui se décline en actions de la collectivité et des acteurs territoriaux. Ce document évolutif consiste en la compilation des fiches actions validées et éventuellement de la liste des projets en maturation ; il est transmis à chaque évolution à l’ANCT (délégation territoriale et direction de programme) à des fins de suivi.

Les évolutions du plan d’action sont examinées et validées au fil de l’eau par le comité de projet, sans nécessité d’avenant de la présente convention.

### 5.1 Les actions

Les actions du programme Petites villes de demain sont décrites dans des fiches actions annexées à la présente convention cadre (annexe 2). Elles ont vocation à alimenter directement le plan d’action du CRTE du territoire concerné.

L’inscription formelle des actions dans le programme PVD est validée par les instances de gouvernance en s’appuyant sur l’expertise des services déconcentrés de l’Etat, des opérateurs et des services des collectivités territoriales concernées.

Les actions prêtes, validées en comité de projet PVD, sont adressées à chacun des financeurs appelés à se prononcer dans leurs propres instances décisionnelles.

Le préfet peut saisir autant que de besoin la direction de programme Petites villes de demain de l’ANCT (cf. article 6.3.) pour toute opération nécessitant un éclairage particulier.

Chaque fin d’année, une synthèse financière des contributions obtenues des différents financeurs est présentée en comité de projet, et est transmise à la direction de programme Petites villes de demain de l’ANCT.

Axes thématiques	Intitulé de l’Action / Etude	Maître d’ouvrage	Lieu (ORT ou hors ORT)	Calendrier de réalisation
Axe 1 – Développer une offre attractive de l’habitat en centre-ville, digne et adapté à tous	Résidences pour jeunes travailleurs et familles monoparentales	3F Résidences et 3F Seine et Marine	ORT	2023-2026
Axe 1 – Développer une offre attractive de l’habitat en centre-ville, digne et adapté à tous	Habitat inclusif – béguinage	Ville de Trilport	ORT	2023-2026
Axe 2 – Favoriser un développement		Ville de Trilport	ORT	Dès 2024

économique et commercial équilibré	Création d'une boutique éphémère			
Axe 3 – Faire de Trilport une ville des proximités et développer la mobilité et les connexions	Pôle gare	CAPM	ORT	
Axe 4 – Mettre en valeur les formes urbaines, l'espace public et le patrimoine	Création d'un parc urbain	Ville de Trilport	ORT	Lancement du projet fin 2023
Axe 5 – Fournir l'accès aux équipements et services publics	Maison des familles	Ville de Trilport	ORT	2023-2026
Axe 5 – Fournir l'accès aux équipements et services publics	Maison de la biodiversité	Ville de Trilport	ORT	2024-2026
Axe 5 – Fournir l'accès aux équipements et services publics	Création d'un tiers-lieu	Ville de Trilport	ORT	2023-2026
Axe 5 – Fournir l'accès aux équipements et services publics	Création d'une maison médicale	Immobilière 3F	ORT	2023-2026

## 5.2 Modalités d'accompagnement en ingénierie

Plusieurs partenaires sont susceptibles de proposer un soutien en ingénierie : les partenaires financiers (l'ANCT, la Banque des territoires, l'ANAH, le Cerema, l'ADEME...), services déconcentrés de l'État, collectivités territoriales, agences techniques départementales, CAUE, CPIE, Agences d'urbanisme... pour les différentes phases du programme (élaboration du projet de territoire, définition et mise en œuvre des projets, participation des habitants, suivi et évaluation du contrat) qu'il conviendra de préciser et de rappeler dans le bilan du contrat. L'activation de cet accompagnement s'effectue selon les modalités de saisine et de contractualisation propres à chaque organisme.

Le soutien au territoire peut passer par un appui spécifique des établissements publics et opérateurs qui pourraient notamment mobiliser des financements pour le montage des projets et leurs investissements.

## Article 6 – Engagement des partenaires

Les partenaires s'engagent à assurer la réalisation des actions inscrites à ce contrat.

### 6.1. Dispositions générales concernant les financements

Les financeurs s'efforcent d'instruire dans les meilleurs délais les demandes de financement qui leur sont soumises et à apporter leur appui pour contribuer à la réalisation des actions entrant dans leur champ d'intervention.

Les financements inscrits dans les fiches sont des montants prévisionnels. Ils sont à mobiliser suivant les dispositifs et dispositions propres aux différents partenaires. Les éléments financiers qui y sont inscrits sont fondés sur une première analyse de l'éligibilité des actions proposées aux différentes sources de financement des partenaires, selon les modalités décrites dans les fiches actions, mais ne valent pas accord final.

Les montants de prêt, d'avance ou de subvention, sont indicatifs, sous réserve de disponibilité des crédits et du déroulement des procédures internes à chaque partenaire, de l'instruction des dossiers, des dispositifs en vigueur à la date du dépôt, de la validation par les instances décisionnaires du partenaire considéré. Les décisions font l'objet de conventions spécifiques établies entre le partenaire et le porteur de projet.

### 6.2. Le territoire signataire (Ville de Trilport et Communauté d'agglomération du Pays de Meaux)

En signant cette convention, la commune de Trilport assume son rôle de centralité au bénéfice de la qualité de vie des habitants de la commune et des territoires alentours et sa volonté de s'engager résolument dans une trajectoire dynamique et engagée dans la transition écologique.

La commune signataire s'engage à désigner dans ses services un chef de projet PVD responsable de l'animation du programme et de son évaluation.

La commune signataire s'engage à animer le travail en associant les acteurs du territoire et en travaillant étroitement avec les partenaires du contrat (collectivités territoriales, entreprises, Etat, établissements publics, habitants, associations...) afin d'initier et de catalyser la dynamique du territoire en faveur du projet de territoire. Le partage des orientations et des actions qui découlent du projet de territoire est organisé localement au moment jugé opportun par la collectivité signataire, en accord avec l'Etat. Ce moment de partage a pour objectif, avant et également après la signature de la convention cadre, d'enrichir les actions, de favoriser la mobilisation autour du programme et l'émergence d'éventuels porteurs de projets.

Le territoire signataire s'engage à mobiliser les moyens, tant humains que financiers, nécessaires au bon déroulement du programme, ainsi qu'à son évaluation.

Le territoire signataire s'engage à la mise en œuvre des actions inscrites au programme, dont il est maître d'ouvrage.

#### Communauté d'agglomération du Pays de Meaux

La Communauté d'agglomération du Pays de Meaux s'engage à accompagner la dynamique partenariale de la Ville de Trilport dans le dispositif Petites villes de Demain et son plan d'action au titre de ses compétences et à ce titre à participer aux différentes instances de travail et de pilotage. Elle s'engage à assurer la maîtrise d'ouvrage des actions qui sont de compétence communautaire.

### 6.3 L'État, les établissements et opérateurs publics

L'État s'engage à travers ses services déconcentrés et établissements à accompagner l'élaboration et la mise en œuvre du programme, dans une posture de facilitation des projets.

L'appui de l'État porte en particulier sur l'apport d'expertises techniques et juridiques et sur la mobilisation coordonnée de ses dispositifs de financement au service des projets du programme.

L'État s'engage à optimiser les processus d'instruction administrative et à examiner les possibilités d'expérimentation de procédures nouvelles -ou de simplification de procédures existantes- sur la base de projets précis qui lui seraient présentés dans le cadre du programme.

L'État soutient l'ingénierie des collectivités par le cofinancement via le FNADT de postes de chefs de projet, en complément des crédits apportés par les opérateurs partenaires du programme. Il s'engage à étudier le possible cofinancement des actions inscrites dans le programme, qui seraient éligibles aux dotations et crédits d'État disponibles.

Le soutien au territoire peut passer par un appui spécifique des établissements publics et opérateurs qui mobiliseront notamment des financements pour le montage des projets et les investissements. Ce soutien permettra de renforcer la capacité d'ingénierie, l'animation du territoire ainsi que les projets eux-mêmes.

En particulier :

- L'ANCT peut accompagner les territoires en conseil et ingénierie, via ses différents programmes d'intervention (France Service, tiers-lieux, ...) et dans ses domaines d'expertise comme par exemple la revitalisation commerciale. L'ANCT soutient également les projets par le pilotage du programme Petites villes de demain et en particulier du Club Petites villes de demain ;
- La Caisse des dépôts peut mobiliser la Banque des territoires pour accompagner les acteurs locaux dans leurs projets de développement territorial - conseil et ingénierie, prêts, investissements en fonds propres, services bancaires, consignations et dépôts spécialisés ;
- L'ANAH peut apporter un accompagnement aux différentes phases d'une stratégie en matière d'amélioration de l'habitat pour des interventions intégrant les thématiques spécifiques relevant de ses priorités (la lutte contre l'habitat indigne et dégradé, la précarité énergétique, la fragilisation et dégradation des copropriétés, le vieillissement de la population), tant en phase pré-opérationnelle qu'opérationnelle. Cet accompagnement peut être destiné aux propriétaires (occupants ou bailleurs), syndicats de copropriétaires, collectivités ou opérateurs immobiliers ;
- Le Cerema peut apporter un appui pour l'élaboration des projets de territoires et des plans d'action, ainsi que pour la phase de mise en œuvre et d'évaluation et dans ses domaines d'expertise (par exemple, la stratégie foncière et d'aménagement durable, la transition écologique, les mobilités, la revitalisation économique et commerciale) ;
- L'ADEME peut apporter un appui à travers un contrat d'objectifs transversal sur la durée du contrat de transition écologique et intervenir en soutien de certaines opérations du programme.

D'autres établissements publics ou opérateurs d'État peuvent intervenir : l'Office français pour la biodiversité (OFB), la Banque publique d'investissement (Bpifrance), l'Agence française de développement (AFD), etc.

Les contributions spécifiques des établissements publics et opérateurs sont portées en annexe 3 et 4.

#### 6.4. Mobilisation des citoyens et des acteurs socio-économiques

Il s'agit de renforcer la cohésion territoriale et l'appartenance nécessaires à la dynamique de transformation du territoire en mobilisant, écoutant, faisant participer les habitants et les acteurs socio-économiques à la décision.

La dynamique d'animation du projet vise une communication et une sensibilisation en continu pour permettre aux acteurs et partenaires de s'associer aux actions de transformation ; une attention particulière sera portée à la facilitation de la mobilisation citoyenne en faveur du projet collectif. Concrètement, la mobilisation des citoyens peut prendre deux types de formes : d'une part, la participation des publics à l'élaboration de la décision publique, et d'autre part les initiatives citoyennes prises et mises en œuvre par les citoyens eux-mêmes.

Les entreprises, de par leur impact sur l'environnement et l'emploi, sont des acteurs indispensables au projet de développement écologique et économique du territoire ; leur collaboration peut permettre d'identifier de nouvelles synergies en particulier dans une logique d'économie circulaire.

#### 6.5. Maquette financière

La maquette financière pluriannuelle est établie à la signature de la convention cadre.

Elle est mise à jour au fil de l'eau et présentée au comité de projet. La maquette financière annuelle (consolidation au 31 décembre) est adressée chaque année en janvier au préfet de département ainsi qu'à la direction de programme PVD de l'ANCT. Pour la première année, la maquette financière annuelle est adressée à la direction de programme PVD de l'ANCT en même temps que la convention cadre.

La maquette financière figure en annexe 3.

### Article 7 – Gouvernance du programme Petites villes de demain

Les collectivités porteuses mettent en place une gouvernance pour assurer la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du programme, en association étroite avec l'Etat, confirmant (et ajustant si nécessaire) le fonctionnement installé à l'occasion de la convention d'adhésion pour l'élaboration de la stratégie.

Cette gouvernance est intégrée à la gouvernance mise en place pour le Contrat de relance et de transition écologique.

#### Comité de pilotage

Sont systématiquement invités au comité de projet les représentants de l'exécutif, des services de l'Etat, de la Caisse des dépôts – Banque des territoires, de l'ANAH, du Cerema, de l'ADEME, ainsi que d'autres établissements publics et opérateurs mobilisés en appui du programme Petites villes de demain, et de représentants des collectivités départementales et régionales si elles sont cosignataires.

Il siègera au moins une fois par an pour :

- Valider l'évaluation annuelle du programme, sur la base des indicateurs de suivi et d'une synthèse financière ;
- Examiner l'avancement et la programmation des actions, y compris financièrement (actualisation du plan de financement) ;

- Étudier et arrêter les demandes d'évolution du programme en termes d'orientations et d'actions (inclusion, adaptation, abandon...);
- Décider d'éventuelles mesures rectificatives.

Le chef de projet PVD désigné alimente le comité de pilotage et en particulier :

- Veille en détail au bon déroulement des actions prévues au programme, vérifie l'avancement des dossiers, analyse les éventuelles situations de blocage pour proposer des mesures visant à permettre l'avancement des projets ;
- Établit le tableau de suivi de l'exécution ;
- Met en place les outils d'évaluation et analyse les résultats des évaluations ;
- Propose les évolutions des fiches orientations ;
- Propose les évolutions et les propositions d'ajouts de fiches actions.

## Article 8 - Suivi et évaluation du programme

Les indicateurs de suivi et d'évaluation sont indiqués dans les fiches actions présentes en annexe 2.

Un tableau de bord de suivi du programme est établi, régulièrement renseigné, décrivant l'avancement des orientations et actions (taux de réalisation, mobilisation des moyens et financement, indicateurs...). Il est tenu à jour par le chef de projet PVD. Il est examiné par les services de l'Etat et présenté en synthèse au comité de pilotage. D'autres tableaux de bord partagés, complémentaires, peuvent être établis, en fonction des besoins, et mis à disposition auprès de l'ensemble des parties prenantes.

Le dispositif d'évaluation, articulé sur plusieurs niveaux (intégralité du programme, orientations et actions) avec la définition des indicateurs et la désignation des acteurs en charge de son fonctionnement, fera l'objet de comptes rendus une fois par an devant le comité de pilotage. Il s'intégrera au dispositif national d'évaluation du programme national PVD.

## Article 9 – Utilisation des logos

Chacune des Parties autorise à titre non exclusif l'autre Partie à utiliser son nom et son logo en respectant la charte graphique afférente, pour toute la durée du Contrat afin de mettre en avant le partenariat entre les Parties, et à le faire figurer de façon parfaitement visible et lisible sur ses supports de communication faisant référence aux actions réalisées dans le cadre de cette convention.

Il est précisé qu'aucun matériel, visuel, création, annonce, message de quelque nature que ce soit faisant référence à l'une des Parties ne pourra être créé, réalisé et/ou diffusé par l'autre Partie sans son consentement écrit préalable.

Chacune des Parties reconnaît qu'elle n'acquiert aucun droit sur la charte graphique de l'autre Partie autre que celui de l'utiliser conformément aux dispositions de la présente clause et qu'elle n'est pas autorisée à utiliser et / ou exploiter les marques, dénominations sociales, logo et plus généralement tous les droits de propriété intellectuelle afférents aux signes distinctifs à l'autre Partie, de quelque façon que ce soit (notamment pour leur reproduction, communication et / ou adaptation) et pour quelque raison que ce soit (y compris à titre de référence commerciale ou pour sa propre publicité).

Le droit d'utiliser les éléments verbaux/graphiques de chacune des Parties est accordé uniquement pour la durée du Contrat et prendra automatiquement fin, sans qu'aucune formalité ne soit nécessaire, à son terme, qu'elle qu'en soit la raison

## Article 10 – Entrée en vigueur, durée de la convention et publicité

L'entrée en vigueur du programme est effective à la date de signature du présent contrat, jusqu'en mars 2026.

Au terme de la convention, un bilan sera conduit pour en évaluer les résultats et les impacts.

La présente convention est publiée au recueil des actes administratifs de l'EPCI signataire. Elle est transmise pour information au DDFIP ainsi qu'à l'ANCT. Elle pourra faire l'objet d'une mise en ligne au niveau local et par l'ANCT.

## Article 11 – Evolution et mise à jour du programme

Le programme est évolutif.

Le corps de la convention et ses annexes peuvent être modifiés par avenant d'un commun accord entre toutes les parties signataires du programme et après avis du comité de projet. C'est notamment le cas lors d'une évolution de son périmètre ou de l'intitulé des orientations, de leurs objectifs et indicateurs.

## Article 12 - Résiliation du programme

D'un commun accord entre les parties signataires du programme et après avis favorable du comité de pilotage, il peut être mis fin à la présente convention.

## Article 13 – Traitement des litiges

La présente convention est régie par le droit français.

En cas de contestation, litiges ou autres différends éventuels sur l'interprétation ou l'exécution de la convention, les parties s'efforceront de parvenir à un règlement à l'amiable entre elles.

A défaut, et préalablement à l'engagement de toute action contentieuse et sous réserves des dispositions prises au titre des articles précédents, les parties s'engagent à recourir à la médiation en application des articles L 213-1 du code de la justice administrative du différend qui les oppose et de saisir le président du Tribunal administratif de Melun à l'effet d'organiser la mission de médiation et de désigner la ou les personnes qui en seront chargées.

En cas d'échec d'une solution amiable, tout litige ou contestation auxquels la présente convention pourrait donner lieu tant sur sa validité que sur son interprétation, son exécution ou sa réalisation, sera soumis aux tribunaux compétents du ressort de la juridiction administrative de Seine-et-Marne.



Signé à Trilport , le 19 juin 2023

Commune	Intercommunalité	État
<p><b>Jean-Michel Morer</b> Maire de Trilport</p>	<p><b>Franck Gourdy</b> Vice-président au Développement économique, à l'attractivité du territoire et au Tourisme</p>	<p><b>Nicolas Honoré</b> Sous-Préfet de Seine-et-Marne</p>

## SOMMAIRE DES ANNEXES

Annexe 1 : Secteurs d'interventions

Annexe 2 :Fiches actions

Annexe 3 : Maquette financière

Annexe 4 : Accompagnement spécifique des partenaires